

EU har beslutat om Vägpaket 1

EU-parlamentet beslutade den 8 juli att anta Vägpaket 1. Detta innebär nya regler gällande kör- och vilotider och smart färdskrivare, tillträde till yrket (etableringskriterier), tillträde till marknaden (cabotage) och utstationering för vägtransportsektorn.

Den 31 juli 2020 publicerades rättsakterna gällande Vägpaketet i EU:s officiella tidning (EUT). Publiceringsdatumet är viktigt eftersom det påverkar när rättsakterna träder i kraft och när de ska börja tillämpas.

- Nya kör- och vilotidsförordningen (EU) 2020/1054 träder i kraft 20 dagar efter publiceringen, det vill säga den 20 augusti 2020. Det finns vissa undantag - när nya smarta färdskrivaren ska vara installerad och när lätta lastbilar i internationell trafik ska tillämpa reglerna.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054&from=EN>
- Förordningen (EU) 2020/1055 som ändrar förordningarna (EG) nr 1071/2009 (tillträde till yrket, etableringskriterier), (EG) nr 1072/2009 (cabotage) och (EU) nr 1024/2012¹ träder i kraft den 20 augusti 2020, men reglerna ska tillämpas från och med den 21 februari 2022.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1055&from=EN>
- Det nya utstationeringsdirektivet för vägtransportsektorn (lex specialis) (EU) 2020/1057 träder i kraft dagen efter publiceringen, dvs. den 1 augusti 2020. Eftersom det är ett direktiv ska medlemsstaterna införliva det i nationell lagstiftning senast den 2 februari 2022.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L1057&from=EN>

I. Kör- och vilotider

Ikraftträdande

Nya kör- och vilotidsförordningen (EU) 2020/1054 träder i kraft den 20 augusti 2020.

För lätta kommersiella fordon (2,5 – 3,5 ton) i internationell trafik gäller reglerna från och med den 1 juli 2026.

Speciella regler för förare av godstransporter i internationell trafik

Förare som kör internationella godstransporter får under två på varandra följande veckor ta två reducerade veckovilor, förutsatt att föraren

- a) under en fyraveckors referensperiod tar minst två normala veckovilor
- b) de reducerade veckovilorna tas på annat ställe än i etableringsstaten
- c) kompensation av de reducerade veckovilorna tas tillsammans med den kommande normala vilan
- d) ges möjlighet att återvända till stationeringsort eller bostadsort var tredje vecka (blir konsekvensen om de två förkortade veckovilorna ligger i början av fyraveckorsperioden).

Eventuella reduceringar av veckovilan ska kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

Om föraren har tagit två reducerade veckovilor i följd under en fyraveckorsperiod ska föraren ha

¹ Förordning om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen).

möjlighet att återvända innan den veckovila över 45 timmar som ska ges i kompensation inleds. Det innebär att om de två förkortade veckovilorna ligger i början av fyraveckorsperioden ska föraren få möjlighet att återvända inom tre veckor.

Förare av gods (icke internationella transporter) samt förare av passagerare

För andra förare av gods än de som kör internationella transporter och för busschaufförer kvarstår nu gällande regler. Under två på varandra följande veckor ska en förare ta minst

- a) två normala veckovilor, eller
- b) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar.

En veckovila ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila

Möjlighet för förare att återvända till arbetsgivarens operationella centra där föraren normalt är stationerad, den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad eller till sin bostadsort

Förare har rätt att återvända till någon av nedanstående platser var fjärde vecka (var tredje vecka i vissa fall för förare av internationellt gods) för minst en normal veckovila eller en veckovila över 45 timmar inklusive kompensation för reducerad veckovila:

- arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där förarens veckovila ska börja, i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad; eller
- förarens bostad.

Förarens möjlighet att återvända ska dokumenteras av företaget, som ska kunna visa hur det uppfyller skyldigheten. Dokumentation ska förvaras i företagets lokaler för att kunna uppvisas på kontrollmyndigheternas begäran.

Systemet med olika regler för veckovila och rättighet att återvända till stationeringsort eller bostad kan visa sig vara komplicerade att hantera vid arbetsgivarens organisering av arbetet och myndigheternas efterlevandekontroll.

Förbud att ta normal veckovila i lastbilshytt eller på ett parkeringsområde

Normal veckovila och längre vilor (än 45 timmar) får inte tas i lastbilshytt. De får endast tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sov- och sanitära inrättningar. Boendet bekostas av arbetsgivaren.

Av överbägandesats 15 framgår även att normal veckovila eller den längre viloperioden inte heller får tillbringas i ett parkeringsområde. Dessa vilor ska tas i ”lämplig inkvartering som får ligga i närheten av ett parkeringsområde. Det är ytterst viktigt att förarna kan hitta trygga och säkra parkeringsområden som har en lämplig säkerhetsnivå och lämpliga faciliteter”.

Förbudet mot att ta normal veckovila i hytt och kravet på uppställningsplatser med en viss servicenivå skapar problem i Sverige då sådana uppställningsplatser saknas i mycket stor

utsträckning. Det behövs säkra uppställningsplatser för att förarna ska känna sig trygga med att lämna fordonen, utan att riskera stöld av gods eller diesel. Är en försäkringsfråga.

Kommissionen ska utveckla standarder för certifierade parkeringsplatser och ge relevant information inkluderande platser där certifierade parkeringsplatser med godtagbar säkerhets-, hygien- och komfortnivå på en samlad webbsida.

Kommissionen ska vid utgången av 2024 rapportera om tillgången på parkeringsplatser till Europaparlamentet och Ministerrådet. Rapporten kan lista åtgärdsförslag för att förbättra tillgången på certifierade parkeringsplatser.

Certifierade parkeringsområden syftar till att förarna i lämplig utsträckning kan få tillgång till:

- upptäckt och förebyggande av intrång,
- belysning och synlighet,
- kontaktpunkter och förfaranden för nödsituationer,
- könsanpassade sanitära inrättningar,
- möjligheter att köpa livsmedel och drycker,
- kommunikationsanslutningar,
- strömförsörjning.

Medlemsstaterna ska uppmuntra anläggning av parkeringsplatser för kommersiella brukare.

Frågan om egentligt genomförande regleras inte.

Utökad daglig och veckokörtid vid oförutsedda händelser

Möjlighet att utöka daglig och veckokörtid vid oförutsedda (exceptionella) händelser – upp till en timme – för att nå stationeringsorten eller förarens bostad för veckovila. Överskridandet kan förlängas till två timmar om det föregås av paus på 30 minuter.

En period som utgör en förlängning ska kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på färdskrivarens diagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller den lämpliga platsen att stanna på.

Multibemannning

Vid multibemannning har en förare rätt att ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.

Färje- och tågregel

En förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut en normal dygnsvila eller en reducerad veckovila får avbryta viloperioden högst två gånger och ägna

sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den reducerade veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats som står till förarens förfogande.

Med avseende på normal veckovila ska detta undantag endast tillämpas på resor med färja eller tåg om

- a) resan planeras att ta minst 8 timmar, och
- b) föraren har tillgång till en sovhytt ombord på färjan eller tåget.

Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av kör- och vilotidsförordningen, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats.

Autonoma körsystem

Kommissionen ska senast den 31 december 2025 för Europaparlamentet och Ministerrådet lägga fram en rapport med utvärdering av autonoma körsystem i medlemsstaterna. Fokus ska sättas på möjliga effekter på reglerna om kör- och vilotider.

Förbud att basera lönetillägg eller bonus på sträcka, leveranstid och/eller transporterad godsmängd

Transportföretagets betalning till förare som är anställda eller som står till företagets förfogande får inte, även om det sker i form av bonus eller lönetillägg, beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor, leveranstid och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerheten och/eller uppmuntrar till överträdelse av denna förordning.

Särskilt om passagerartransporter

Den så kallade 12-dagarsregeln finns kvar (det fanns förslag om att den skulle tas bort). En förare som kör tillfällig internationell persontransport får enligt regeln skjuta upp veckovilan med sex 24-timmarsperioder. Innebörden blir att veckovilan skjuts upp i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att:

- transporten varar minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland än där transporten påbörjades.
- föraren efter resan tar ut två normala veckovilor, eller en normal veckovila och en reducerad veckovila. Reducerad veckovila ska kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje veckan som infaller efter undantagsperioden.
- fordonet måste efter den 1 januari 2014 vara utrustat med digital färdskrivare.
- fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden kl 22.00-06.00 har fler än en förare, eller att en körperiod inte får överstiga 3 timmar.

Kommissionen ska senast den 21 augusti 2022 utreda om mer lämpliga regler kan utformas för icke tidstabellbunden busstrafik.

1. Om fordonet **inte** är utrustat med färdskrivare ska punkterna 2 och 3 (nedan) gälla för följande:

- a) i nationell linjetrafik för persontransporter, och
- b) i internationell linjetrafik för persontransporter, där linjelängden är högst 100 km och slutstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater.

2. Transportföretaget skall upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista för varje enskild förare med namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställt schema för olika perioder av körning, annat arbete samt raster och tillgänglighet. Varje förare av sådan trafik som avses i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och en kopia av tidtabellen.

3. Tjänstgöringslistan skall

- a) innehålla samtliga uppgifter i punkt 2 för en period som minst omfattar innevarande dag och de närmast föregående 56 dagarna; dessa uppgifter skall uppdateras regelbundet, dock minst en gång i månaden.

2. Smart färdskrivare 2

För nya fordon gäller att de ska ha smart färdskrivare 2 installerad 21 augusti 2023.

För de fordon som har analoga eller digitala färdskrivare ska eftermontering till smart färdskrivare 2 vara gjord senast 31 december 2024.

För de fordon som har smart färdskrivare 1 ska eftermontering till smart färdskrivare 2 vara gjord senast 20 augusti 2025.

Lätta kommersiella fordon (2,5-3,5 ton) ska ha smarta färdskrivare installerade 1 juli 2026.

Registrering av fordonets position

För att underlätta kontrollen av efterlevnaden av relevant lagstiftning ska fordonets position registreras automatiskt vid följande punkter, eller vid den punkt som är närmast sådana platser där satellitsignal kan tas emot:

- platsen där den dagliga arbetsperioden inleds.
- varje gång fordonet passerar en medlemsstats gräns.
- varje gång fordonet utför lastnings- eller lossningsoperationer.
- var tredje timme under sammanlagd körtid.
- platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas.

För att underlätta kontrollmyndigheternas kontroll av efterlevnad ska den smarta färdskrivaren även registrera om fordonet har använts för gods- eller persontransport, i enlighet med kör- och vilotidsförordningen.

Färdskrivare och färdskrivarkort ska uppfylla följande krav:

[...]

- ha tillräcklig minneskapacitet för att kunna lagra alla uppgifter som krävs enligt förordningen,

Varje dag föraren kör ska diagramblad eller förarkort användas, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt eller det är nödvändigt för att föra in symbolen för landet efter det att en gräns passerats. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas under en längre tid än det är avsett för.

Symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas:

Föraren ska också föra in symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en medlemsstats gräns, i början av sitt första stopp i den medlemsstaten. Detta första stopp ska göras vid den närmaste möjliga platsen att stanna på vid eller efter gränsen. När passagen av en medlemsstats gräns sker på en färja eller ett tåg ska föraren föra in symbolen för landet vid ankomsthavnen eller ankomstationen.

Förare är inte tvungna att föra in de uppgifter som avses ovan om färdskrivaren automatiskt registrerar följande lokaliseringssuppgifter:

- platsen där den dagliga arbetsperioden inleds
- varje gång fordonet passerar en medlemsstats gräns
- varje gång fordonet utför lastnings- eller lossningsoperationer
- var tredje timme under sammanlagd körtid
- platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas

Medlemsstaterna ska 2025 i lämplig omfattning förse sina kontrollmyndigheter med den utrustning för fjärravläst tidig upptäckt som krävs för att tillåta sådan uppgiftsöverföring, med beaktande av deras specifika krav och strategier för tillsyn. Fram till dess får medlemsstaterna besluta om de ska utrusta sina kontrollmyndigheter med sådan utrustning för fjärravläst tidig upptäckt.

Utökat tillämpningsområde

Förordningens tillämpningsområde utvidgas från att enbart gälla kontroll av efterlevnaden av reglerna om kör- och vilotider till att också gälla efterlevnaden av reglerna om tillträde till yrket, cabotage och utstationering av förare.

Tillämpningsregler

Mer data kommer att inkluderas i ERRU²: numren på fordonens registreringsskyltar, antal anställda och riskvärdering.

Informationen kommer att finnas tillgänglig vid vägkontroll och kommer att möjliggöra riktade kontroller.

En gemensam formel för riskvärderingssystemet kommer att utformas.

² the European Register of Road Transport Undertakings. Europeiska registret för vägtransportföretag - nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som av en behörig myndighet utsedd av medlemsstaten har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

3. Tillträde till yrket (etableringskrav)

Reglerna träder i kraft den 20 augusti 2020, men ska tillämpas från och med den 21 februari 2022.

För lätta kommersiella fordon – fordon för godstransport i internationell trafik med vikt mellan 2,5 – 3,5 ton gäller reglerna från och med 21 maj 2022.

Brevlådeföretag

Ett uttalat syfte i förordningen är att komma tillrätta med problematiken med brevlådeföretag.

Av övervägandesats 6 framgår:

I syfte att motverka fenomenet med så kallade brevlådeföretag och garantera rättvis konkurrens och lika villkor på den inre marknaden är det nödvändigt att säkerställa att företag som bedriver yrkesmässig trafik och som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig närvaro i den medlemsstaten och bedriver sin transportverksamhet därifrån. Därför, och mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, är det nödvändigt att förtydliga och skärpa bestämmelserna om huruvida det föreligger en faktisk och stabil företagsetablering samtidigt som man undviker att det leder till införandet av en oproportionell administrativ börda.

Övervägandesats 7:

Verklig och kontinuerlig närvaro i etableringsmedlemsstaten bör i synnerhet kräva att företaget utför transporter med lämplig teknisk utrustning som är belägen i den medlemsstaten.

Hittills gällande krav, som inte har tillämpats på samma sätt i medlemsstaterna, har inte varit tillräckliga för att säkerställa en verklig koppling till en medlemsstat i syfte att effektivt bekämpa brevlådeföretag samt minska risken för systematiskt cabotage och nomadförare som organiseras av ett företag som fordonen inte återvänder till.

Företaget ska ha utrymmen där relevanta dokument beträffande verksamheten kan gå igenom

- a) Företaget i etableringsmedlemsstaten ska förfoga över lokaler där det har tillgång till sin centrala företagsinformation i original, antingen elektroniskt eller i annan form, särskilt sina transportavtal, handlingar rörande fordon som företaget förfogar över, räkenskaper, personalhandlingar, anställningsavtal, socialförsäkringshandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om utsändning och utstationering av förare, handlingar som innehåller uppgifter om cabotage, kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att företaget uppfyller villkoren enligt denna förordning.

Fordonets återvändande till etableringsstaten var åttonde vecka

- b) Företaget i etableringsmedlemsstaten ska organisera sin fordonspars verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att fordon som företaget förfogar över och som används vid internationella transporter återvänder till ett av driftscentrumen i den medlemsstaten senast inom åtta veckor efter avfärden.

Kommentar:

Fordonets återvändandeplikten är en av de två punkter i överenskommelsen som Kommissionen haft invändningar mot och ska ingå i den konsekvensanalys som Kommissionen ska låta göra. Analysen ska enligt uppgift från

Kommissionen vara klar till hösten.

Ytterligare etableringskriterier

Företaget i etableringsmedlemsstaten ska vidare:

- c) vara registrerat i företagsregister i den medlemsstaten eller i ett liknande register när detta krävs enligt nationell rätt,
- d) vara föremål för inkomstskatt och, när detta krävs enligt nationell rätt, ha tilldelats ett giltigt registreringsnummer för mervärdesskatt,
- e) så snart tillstånd beviljats, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning,
- f) effektivt och kontinuerligt bedriva sin administrativa och kommersiella verksamhet med lämplig utrustning och lämpliga hjälpmedel i sådana lokaler som anges i led a, belägna i den medlemsstaten, och effektivt och kontinuerligt förvalta sina transporter och därvid använda de fordon som avses i led g med lämplig teknisk utrustning belägen i den medlemsstaten,
- g) fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal fordon som uppfyller villkoren i led e samt förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i den medlemsstaten, i båda fallen i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym.

Utöver kraven ovan får medlemsstaterna kräva att ett företag i etableringsmedlemsstaten

- i proportion till storleken på företagets verksamhet har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid,
- i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur, utöver den tekniska utrustning som avses i punkt 1 f, på den medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid.

Kommentar:

Någon notifieringsplikt hos Kommissionen föreskrivs inte. Regeln verkar kunna skapa rättsosäkerhet och planeringssvårigheter när det gäller alla åtgärder där etableringslandet har betydelse.

Utvidgade kriterier för förlust av gott rykte

När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. Hänvisningar i denna artikel till fällande domar, sanktioner eller överträdelse ska omfatta fällande domar eller sanktioner mot eller överträdelse som begåtts av företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer och andra relevanta personer enligt vad medlemsstaten fastställer.

De nytillkomna kriterierna är brott mot skattelagstiftning, brott mot reglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, mot tillämplig lag för avtalsförpliktelser och mot cabotagereglerna.

Regler om finansiella resurser

Reglerna anpassas för 2,5-3,5 tonsfordon.

Krav på ett kapital om 9000 EURO för det första fordonet över 3,5 ton och 5000 EURO för varje ytterligare fordon.

För fordon under 3,5 ton krävs ytterligare 900 EURO för ytterligare fordon.

För företag med enbart fordon under 3,5 ton krävs 1800 EURO för det första fordonet.

En medlemsstat kan dock kräva samma summor för fordon under 3,5 ton som för tyngre fordon. Kravet ska anmälas till Kommissionen som ska sörja för publicering.

Regler om registerföring, kontroll av företag och gränsöverskridande administrativt samarbete

Ovanstående ska ske genom informationsutbyte mellan myndigheter och bruk av informationssystemet för den inre marknaden (IMI) och Europeiska registret för vägtransportföretag (ERRU). Tidsfrister införs för svar från myndigheter vid begäran om informationen från myndigheter i en annan medlemsstat.

4. Cabotage

Reglerna träder i kraft den 20 augusti 2020, men ska tillämpas från och med den 21 februari 2022.

För lätta kommersiella fordon – fordon för godstransport i internationell trafik med vikt mellan 2,5 – 3,5 ton gäller reglerna från och med 21 maj 2022.

Tre cabotageoperationer under sju dagar efter lossning av internationellt gods

Fortfarande tillåts tre cabotageoperationer under sju dagar efter internationell transport.

Kommentar:

Frågan om vad som utgör en cabotageoperation kvarstår obesvarad. I EU-domstolens dom C-541/16 klargörs att medlemsstaterna själva får bestämma antal lastningar och lossningar i en cabotageoperation. Olyckligt att otydligheten ska kvarstå om vad som gäller i respektive medlemsstat. Av harmoniserings-skäl och för att veta vad som juridiskt gäller hade det varit att föredra en EU-definition.

4-dagars avkylningsperiod

Transportföretag får inte utföra cabotagetransporter med samma fordon eller, om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, i samma medlemsstat inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten i den medlemsstaten har utförts.

Kommentar:

Det står ingenting om att fordonet måste lämna värdmedlemsstaten där cabotage har utförts. Efter avkylning måste fordonet återigen inkomma med internationellt gods och lossa detta innan nya cabotagetransporter får utföras.

Utredning om den inkommande internationella transportern före cabotagetransporten och varje följande cabotagetransport ska kunna läggas fram. Har fordonet vistats i värdlandet under de fyra dagarna före den internationella resan till värdlandet ska utredning om de operationerna kunna läggas fram.

Uppgifterna kan läggas fram elektroniskt, till exempel genom en e-CMR och att föraren vid en vägkontroll får kontakta operatören för att få fram uppgifterna elektroniskt under vägkontrollen.

Kommentar:

Riksdagen har beslutat att ändra CMR-lagen, vilket gör att e-CMR-protokollet börjar gälla i Sverige. Samtidigt ändras även lag (1974:61) om inrikes vägtransport, vilket gör att fraktsedlar i elektronisk form ska kunna användas även i samband med inrikes transporter, om avsändaren och fraktföraren är överens om det.

Tillämpning av cabotageregler på nationell vägdel av kombitransport

Medlemsstaterna får tillämpa cabotagereglerna på en nationell vägtransport som utgör första eller sista ledet i en internationell kombitransport enligt Kombidirektivet 92/106/EEG, för att hindra missbruk av regeln i Artikel 4 i 92/106/EEG som tillåter fritt utförande av sådana transporter. Som exempel på missbruk anges obegränsat och kontinuerligt tillhandahållande av sådana transporter. Medlemsstaterna får tillåta en längre cabotageperiod än sju dagar och en kortare avkylningsperiod än fyra dagar.

Kommentar:

Villkoret är oklart och det finns risk för att det kan bli föremål för tvist om när restriktioner kan tillämpas.

Det verkar inte vara möjligt att tillåta mer än tre operationer.

Restriktionsmöjligheterna är en av de två punkter i överenskommelsen som Kommissionen haft invändningar mot och ska ingå i den konsekvensanalys som Kommissionen ska låta göra.

En medlemsstat som använder begränsningsmöjligheten ska anmäla detta till Kommissionen och ompröva åtgärden vart femte år.

De nationella reglerna ska offentliggöras.

Beställaransvar

1072/2009 innehåller en bestämmelse om beställaransvar:

Artikel 14a Ansvar

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av kapitlen II och III³, om dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster de beställt innebar överträdelse av denna förordning.

Kommentar:

I svensk lag regleras beställaransvar för cabotage i 6 § och 6 a § i Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES):

6 § Om internationell persontrafik som avses i denna förordning har drivits utan tillstånd eller om cabotagetrafik har utförts i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon
1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren för att utföra cabotagetrafiken inte var uppfyllda, eller

³ Internationella transporter och cabotagetransporter.

2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtliga eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

6 a § Om internationell godstrafik som anses i denna förordning har drivits utan tillstånd eller om en transport har utförts i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren i artikel 8 i nämnda EU-förordning inte var uppfyllda, eller

2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtliga eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras. Förordning (2018:622).

Övrigt

Medlemsstaterna ska utforma en övervakningsstrategi med fokus på högriskföretag. Kontroller ska gälla efterlevnad av kör- och vilotider och cabotage

Minst två gånger per år ska två eller flera medlemsstater genomföra samordnade kontroller. Kontrollerna får samordnas med motsvarande kontroller enligt Artikel 5 i Direktiv 2006/22.

Kommissionen ska en första gång tre år efter ikraftträdandet och därefter med jämna mellanrum utvärdera tillämpningen, särskilt vad gäller cabotage och om erforderligt komma med förslag.

5. Utstationeringsregler för vägtransportsektorn

Reglerna träder i kraft den 1 augusti 2020, men ska tillämpas 18 månader därefter – det vill säga senast den 2 februari 2022.

Utstationeringsreglerna är inte tillämpliga vid utstationering till andra företag eller driftsställen inom företagsgrupper. Detsamma gäller utstationering från bemanningsföretag.

Reglerna ska tillämpas i följande situation:

Utstationering av en arbetstagare för egen räkning och under egen ledning inom en medlemsstats territorium, enligt avtal som ingåtts mellan det utstationerande företaget och mottagaren av tjänsterna, vilken bedriver verksamhet i denna medlemsstat, om det finns ett anställningsförhållande mellan det utstationerande företaget och arbetstagaren under utstationeringstiden

Utstationeringsreglerna gäller från och med dag 1 för förare av:

- internationella transporter,
- cabotage,
- nationella vägdelen av en kombitransport.

Undantagna från utstationeringsreglerna är:

- bilaterala transporter av gods

Definition av ”bilateral transport av gods”:

förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten [...], till

en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

- tilläggsaktiviteter (olika för gods och passagerartransport – se nedan)
- transit
- bilaterala transporter vid internationell persontransport

Definition av ”bilateral transport vid internationella persontransporter”:

Inom ramen för detta direktiv avses med en bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller med linjetrafik, i den mening som avses i förordning (EG) nr 1073/2009, att en förare utför någon av följande åtgärder:

- a) tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland.
- b) tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten.
- c) tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.

Flera bilaterala transporter parallellt

Det finns inte någon reglering i lagtexten av möjligheten att genomföra flera parallella bilaterala operationer under en resa. Möjligheten att göra detta nämns i överbägandesats 10:

När en förare utför bilaterala transporter från den medlemsstat där företaget är etablerat (*etableringsmedlemsstaten*) till en annan medlemsstats eller ett tredjeland territorium eller tillbaka till etableringsmedlemsstaten, utmärks tjänsten av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten. Det är möjligt att en förare utför flera bilaterala transporter under en resa. Det skulle utgöra en oproportionell begränsning av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster om utstationeringsreglerna – och därmed de anställningsvillkor som garanteras i värdmedlemsstaten – var tillämpliga på sådana bilaterala transporter.

Enbart möjligheten att under samma resa stapla flera bilaterala transporter på varandra gör rimligen att efterlevnadskontrollen i praktiken blir betydligt svårare.

Villkor för rätt till tilläggsoperationer

För såväl gods som persontransporter gäller som villkor för rätten att utföra tilläggsoperationer att gränsövergångar registreras i färdskrivaren. Till en början – från det en skyldighet att göra sådan registrering gäller, det vill säga från och med den 2 februari 2022 - får detta göras manuellt snarast efter gränspassagen.

Från den tidpunkt då smarta färdskrivaren med kapacitet att registrera gränsövergångar automatiskt måste finnas i nyregistrerade fordon (21 augusti 2023) blir utrustning med sådana färdskrivare villkor för att få utöva tilläggsoperationer.

OBSERVERA kopplingen till färdskrivarinnehav och registrering, manuellt eller automatiskt, av en gränspassage. Det fordon som inte utrustas med en smart färdskrivare i stånd att registrera gränsövergångar då detta blir ett krav för nyregistrerade fordon (21 augusti 2023) förlorar rätten till tilläggsoperationer. Detta innebär rimligen att reglerna om särskilda tidsfrister för

eftermontering av smarta färdskrivare till generation 2 (2025) blir betydelselösa för fordon i internationell trafik.

Tilläggsoperation

Undantaget för bilaterala transporter av gods ska tillämpas även när föraren utöver att utföra en bilateral transport utför en lastnings- och/eller lossningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat

Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken ingen ytterligare aktivitet utförs, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget för ytterligare aktiviteter [...] vara tillämpligt för högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter.

Kommentar:

Reglerna för tilläggsoperationer är oklara på flera punkter. Det är till exempel oklart inom hur lång tid efter en resa från etableringslandet en återresa ska företas för att anses "följa på" den första resan och därmed ge rätt till två tilläggsoperationer om ingen genomförs på utresan från etableringslandet. Får till exempel en cabotageperiod (7 dagar) genomföras innan man återvänder?

Det verkar inte finnas någon regel som begränsar friheten att välja väg. Om flera parallella operationer företas parallellt får man utgå ifrån att envar skapar rätt till en tilläggsoperation. Men om inga tilläggsoperationer utförs under en eller flera av operationerna på utvägen uppstår frågan om man har rätt att för varje utgående operation genomföra två tilläggsoperationer på återresan även om man först fortsatt till det slutliga destinationslandet för utresan från etableringslandet? Med andra ord – uppfyller en sådan resa kravet på att utgöra en returresa efter utresan? Om ja – måste den bilaterala returoperationen utföras från destinationen för den utgående bilaterala transporten?

För passagerartrafik:

En förare ska inte anses vara utstationerad när föraren utför bilaterala transporter av personer.

Undantaget för bilaterala transporter av personer ska tillämpas även när föraren utöver att utföra en bilateral transport tar upp passagerare en gång och/eller släpper av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte erbjuder persontransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passeras. Detsamma ska gälla för returresan.

Det står inget i texten om att för den händelse 0 tilläggsaktiviteten utförs när transport sker från etableringsstaten till annan medlemsstat eller tredje land, så ska två få utföras på väg från annan medlemsstat alternativt tredje land tillbaka till etableringsstaten.

Undantag för bilaterala vägtransportsträckor av en kombitransport

En förare anses inte vara utstationerad när denne utför den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport enligt definitionen i Kombidirektivet 92/106/EEG om vägtransportsträckan i sig utgörs av bilaterala transporter.

Upphörande av utstationering

En särskild regel tas in i specialreglerna om utstationering för vägtransportsektorn för att klargöra

under vilka omständigheter reglerna om långvarig utstationering inte gäller för förare⁴. Den säger att en utstationering ska anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförande av en internationell transport av gods eller passagerare. Den utstationeringsperioden ska inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter.

Utstationeringsdeklaration

Medlemsstaterna får endast införa följande administrativa krav och kontrollåtgärder med avseende på utstationering av förare (A-E nedan):

A. Skyldighet för vägtransportföretaget (Artikel 1, punkt 11 a)

En skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början, med användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Utstationeringsdeklarationen ska innehålla följande information:

- i) Vägtransportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskapstillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt.
- ii) Kontaktuppgifter för trafikansvarig eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt för utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar.
- iii) Förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer.
- iv) Startdatum för förarens anställningsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta.
- v) Utstationeringens planerade startdatum och slutdatum.
- vi) Motorfordonens registreringsnummer.
- vii) Huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagetransport.

B. Handlingar som ska finnas tillgängliga hos föraren (Artikel 1, punkt 11 b):

Vägtransportföretaget ska säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till, och det är också en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, följande:

- i) En kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI.
- ii) Bevis avseende de transporter som äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis på inkommande internationell transport och varje påföljande cabotagetransport
- iii) Färdskrivardata, särskilt landssymbolerna för de medlemsstater där föraren har befunnit sig

⁴ En sådan sammanläggningsregel finns sedan den 30 juli 2020 i Utstationeringslagen 11-14 §§. Vad regeln innebär för förare är inte helt klart. Enligt sin ordalydelse innebär kravet på att det måste vara fråga om ett konkret uppdrag – det vill säga att föraren lämnar Sverige med uppdrag att utföra en internationell transport av gods eller passagerare. Är det fallet så är det inte tillräckligt att utresan sker inom ramen för en verksamhet som omfattar sådana transporter, till exempel en utresa efter en inkommande internationell transport med efterföljande cabotagetransport..

vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagettransport, i enlighet med registrerings- och dokumentationskraven i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014.

C. Skyldighet för vägtransportföretaget efter utstationeringen

Vägtransportföretaget har skyldighet att efter utstationeringsperioden, via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum, sända kopior av de handlingar som avses i led b ii och iii i denna punkt⁵ samt dokumentation avseende förarens lön med avseende på utstationeringsperioden, anställningsavtalet eller en likvärdig handling, tidsrapporter som avser förarens arbete samt betalningsbevis.

Vägtransportföretaget ska skicka dokumentationen via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från och med dagen för begäran. Om vägtransportföretaget inte lämnar in den begärda dokumentationen inom denna tidsperiod får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum via IMI begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten. När en sådan begäran om ömsesidigt bistånd görs ska de behöriga myndigheterna i vägtransportföretagets etableringsmedlemsstat ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av vägtransportföretaget via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska säkerställa att de tillhandahåller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum den begärda dokumentationen via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran om ömsesidigt bistånd.

D. Vad föraren ska kunna visa upp vid begäran beslutad av medlemsstat för kontroll av efterlevnad av bilaterala transporter och tillägsoperationer

I syfte att fastställa om en förare är undantagen från utstationeringsreglerna, får medlemsstaterna som kontrollåtgärd endast införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, i pappersform eller elektronisk form, bevis på relevanta internationella transporter, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagettransport som därefter har utförts och färdskrivardata som avses i led b iii i den här punkten⁶.

Artikel 1, punkt 12

I kontrollsyfte ska vägtransportföretaget hålla de utstationeringsdeklarationer som avses i punkt 11 a⁷ uppdaterade i det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

Artikel 1, punkt 13:

Informationen från utstationeringsdeklarationerna ska i kontrollsyfte sparas i IMI:s arkiv i 24 månader.

En medlemsstat får tillåta att den behöriga myndigheten på annat sätt än via IMI tillhandahåller

⁵ Se ovan under ”Handlingar som ska finnas tillgängliga hos föraren”.

⁶ Se ovan under ”Handlingar som ska finnas tillgängliga hos föraren”.

⁷ Se ovan under ”Skyldighet för vägtransportföretaget”.

nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av utstationeringsregler och i enlighet med nationell rätt och praxis, förutsatt att

- a) informationen avser en utstationering till den berörda medlemsstatens territorium,
- b) informationen används uteslutande för tillämpning av utstationeringsregler, och
- c) eventuell behandling av uppgifter utförs i enlighet med förordning (EU) 2016/679⁸.

E. Skyldigheter att publicera anställningsvillkor

Artikel 1.9:

Medlemsstaterna är skyldiga att se till att anställningsvillkor, särskilt lönevillkor som ska gälla, görs tillgängliga för transportföretag och förare från annan medlemsstat.

6. Kommissionens aviserade konsekvensanalys

Kommissionen har meddelat att den ska låta utföra en konsekvensanalys då den är missnöjd med vissa delar av Vägpaketet. Främst gäller det faktumet att fordonen ska återvända till sin etableringsstat var åttonde vecka och medlemsstaternas möjlighet att bestämma att nationella vägdelen av en kombitransport ska omfattas av cabotageregler (fast med möjlighet att ha längre period än sju dagar för utförande av transporter i en medlemsstat och kortare avkylningsperiod än fyra dagar). Kommissionen anser att bestämmelserna rimmar illa med deras beslutade European Green Deal och syftet med cabotage - att öka fyllnadsgraden och motverka tomkörningar.

Efter genomgång av färdig analys – vilken väntas vara klar till sent till hösten ska Kommissionen överväga om den ska komma med lagstiftningsförslag. Kommissionen har som mål att hinna med detta innan akterna om tillträde till yrket, tillträde till marknaden och utstationeringsregler för vägtransportsektorn ska börja tillämpas (februari 2022).

7. Vad är bra med överenskomna regler?

- Smarta färdskrivaren version 2 kan förbättra kontrollerna
- Mer harmoniserade regler. Viktigt för att uppnå sund konkurrens

Det är dock viktigt att EU-reglerna kompletteras med att vi nationellt tillses att vi får till fler och effektivare vägkontroller så att befintliga och nya regler kan följas upp.

- Utökad informationsutbyte mellan myndigheter i EUs medlemsstater.

⁸ Den så kallade GDPR-förordningen.